



Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022

22 april 2022

Nr: BS2022006036

De Staatssecretaris van Defensie,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 1.2a, 3.2, eerste, derde en vierde lid, 3.3, vijfde lid, 3.5, vijfde lid, 3.9, eerste, vierde en vijfde lid, 3.12, derde lid, 3.14, eerste lid, onder b, tweede en derde lid, 3.18, vijfde lid, en 10.3 van de Wet luchtvaart;

Besluit:

Paragraaf 1. Begripsbepalingen

Artikel 1

In deze regeling wordt verstaan onder:

- *Minister*: Minister van Defensie;
- *register*: door de Militaire Luchtvaart Autoriteit aangehouden register van in Nederland geregistreerde militaire luchtvaartuigen;
- *wet*: Wet luchtvaart.

Paragraaf 2. Vrijstelling van het verbod om toestellen in het luchtruim te gebruiken

Artikel 2

Militaire raketten en militaire projectielen zijn vrijgesteld van het verbod, bedoeld in artikel 1.2a, eerste lid, van de wet, voor zover deze raketten of projectielen worden gebruikt in een gebied dat voor burgerluchtverkeer is gesloten.

Paragraaf 3. Nationaliteitskenmerk en inschrijvingskenmerk

Artikel 3

1. Het nationaliteitskenmerk, te voeren door een in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig, bestaat uit twee concentrische cirkels, waarvan de binnenste een straal heeft gelijk aan een vijfde deel van die van de buitenste.
2. Het gedeelte van de buitenste cirkel, dat niet tevens behoort tot de binnenste cirkel, is verdeeld in drie gelijke sectoren. Rechtsomgaand vertonen de sectoren de kleuren van de Nederlandse vlag. De binnenste cirkel is oranje gekleurd.
3. In afwijking van het tweede lid kunnen voor luchtvaartuigen die zijn bedoeld voor gebruik onder operationele omstandigheden, de drie sectoren van de buitenste cirkel rechtsomgaand de kleuren groen, lichtgroen en donkergroen of grijs, lichtgrijs en donkergrijs vertonen. Daarbij kunnen zowel de buitenste als de binnenste cirkel, alsmede de drie gelijke sectoren, aangegeven worden door middel van zwarte lijnen. De binnenste cirkel is grijs gekleurd of in dezelfde kleur als de basiskleur van het luchtvaartuig.
4. Het nationaliteitskenmerk wordt gevoerd ter weerszijden van de romp of op het verticale staartvlak en bovendien:
 - a. door luchtvaartuigen met een vleugel op de bovenzijde van de bakboordhelft en op de onderzijde van de stuurboordhelft van de vleugel;
 - b. door de hefschroefvliegtuigen op de boven- en onderzijde van de romp, tenzij de kenmerken ter weerszijden van de romp van bovenaf of van onderaf zichtbaar zijn.



Artikel 4

1. Het nationaliteitskenmerk ter weerszijden van de romp wordt bij luchtvaartuigen met een vleugel aangebracht op het voorste gedeelte van de romp achter de vleugel.
2. Op luchtvaartuigen waarbij het rompedeelte voor de vleugel aanmerkelijk langer is dan dat achter de vleugel en op luchtvaartuigen met de vleugel in sterke pijlstelling wordt het nationaliteitskenmerk op het achterste gedeelte van de romp voor de vleugel geplaatst.
3. Luchtvaartuigen met een dubbele staart voeren het nationaliteitskenmerk op de buitenzijde van de verticale staartvlakken.
4. Voor het bepalen van de plaats van het nationaliteitskenmerk op de vleugel geldt, dat het middelpunt daarvan zoveel mogelijk even ver van de voor- als van de achterrand van de vleugel moet liggen en op een derde van de spanwijdte, gerekend vanaf de hartlijn.
5. Bij het nationaliteitskenmerk ter weerszijden van de romp wijst de scheiding tussen de blauwe en de rode sector, onderscheidenlijk tussen de donkergroene en de groene sector dan wel tussen de donkergrijze en de grijze sector, naar boven en staat zij loodrecht op de langsas. Bij het kenmerk op de vleugel en dat op de boven- en onderzijde van de romp van een hefschroefvliegtuig wijst bedoelde scheiding naar voren en is zij evenwijdig aan de langsas.

Artikel 5

De middellijn van het nationaliteitskenmerk is ten hoogste 125 centimeter en, tenzij het gaat om luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd, ten minste 30 centimeter. Luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd, voeren een nationaliteitskenmerk waarvan de grootte is afgestemd op de afmetingen van het luchtvaartuig, met dien verstande dat het nationaliteitskenmerk goed zichtbaar is.

Artikel 6

1. Het inschrijvingskenmerk, te voeren door een in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig, bestaat uit de combinatie van hoofdletters en Arabische cijfers of van een van beide, waaronder het luchtvaartuig in het register is ingeschreven.
2. De letters en cijfers worden op een lichte ondergrond in zwart, of op een donkere ondergrond in wit uitgevoerd. Voor luchtvaartuigen die het in artikel 3, derde lid, bedoelde nationaliteitskenmerk voeren, worden de letters en cijfers op een groene of grijze ondergrond in zwart uitgevoerd.
3. De letters en cijfers zijn ten minste tien centimeter hoog, tenzij het gaat om luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd. Luchtvaartuigen die hetzij automatisch, hetzij op afstand worden bestuurd, voeren een inschrijvingskenmerk waarvan de grootte is afgestemd op de afmetingen van het luchtvaartuig, met dien verstande dat het inschrijvingskenmerk goed zichtbaar is.

Artikel 7

1. Het inschrijvingskenmerk wordt gevoerd aan beide zijden van het verticale staartvlak of, bij het ontbreken van een verticaal staartvlak, onder, boven of naast het nationaliteitskenmerk op de romp.
2. Luchtvaartuigen met twee of meer verticale staartvlakken voeren het inschrijvingskenmerk alleen op de buitenzijde van de verticale staartvlakken.

Artikel 8

Een in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig dat naar het oordeel van de Minister van historische waarde is, kan in plaats van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, bedoeld in de artikelen 3 tot en met 7, een nationaliteits- en inschrijvingskenmerk voeren dat door de Minister voor het desbetreffende luchtvaartuig is aangewezen.



Paragraaf 4. Registratie

Artikel 9

1. In het register wordt in elk geval aantekening gemaakt van:
 - a. de houder van het luchtvaartuig;
 - b. de type-aanduiding, het serienummer en het inschrijvingskenmerk van het luchtvaartuig;
 - c. de datum van inschrijving onderscheidenlijk wijziging van inschrijving in het register, en
 - d. de datum alsmede de reden van doorhaling van de inschrijving.
2. De houder van een in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig is verplicht bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit melding te maken van wijzigingen in het houderschap of als hij anderszins afstand doet van dat luchtvaartuig.

Artikel 10

Het bewijs van inschrijving wordt vastgesteld overeenkomstig het model in bijlage 1 bij deze regeling.

Paragraaf 5. Militair typecertificaat, militair bewijs van luchtwaardigheid

Artikel 11

1. De Minister geeft met betrekking tot een type-ontwerp van een militair luchtvaartuig met inbegrip van de bijbehorende motor(en), de bijbehorende propeller en het bijbehorende grondstation indien van toepassing, een typecertificaat af als bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, van de wet, overeenkomstig het model, opgenomen in bijlage 2, indien voldoende is aangetoond dat:
 - a. het militair type-ontwerp voldoet aan de voor de militaire luchtvaart in Nederland van toepassing zijnde eisen;
 - b. het luchtvaartuig kan worden vervaardigd volgens methoden, die een goede kwaliteit van het product waarborgen;
 - c. er ten minste één exemplaar van het militair type luchtvaartuig staat geregistreerd in het register.
2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op de wijziging van typecertificaten, alsmede op de afgifte van aanvullende typecertificaten.
3. De houder van een typecertificaat draagt er zorg voor dat zo spoedig mogelijk:
 - a. bekende of vermoede gebreken worden gemeld aan de Minister;
 - b. aan de Minister alle informatie wordt gezonden betreffende de aanbevolen wijzigingen en de aanvullende aanwijzingen voor het onderhoud, de revisie en het herstel van het militair type luchtvaartuig.

Artikel 12

De Minister trekt het typecertificaat of aanvullend typecertificaat in indien:

- a. er niet langer een exemplaar van het militair type luchtvaartuig staat geregistreerd in het register en er geen aantoonbaar belang bestaat om het typecertificaat in stand te houden;
- b. de houder van dat typecertificaat niet langer aan de verplichtingen, behorende bij het typecertificaat, kan voldoen;
- c. overige gronden naar voren komen die naar het oordeel van de Minister aanleiding geven het typecertificaat in te trekken.

Artikel 13

De Minister geeft met betrekking tot een in het register geregistreerd militair luchtvaartuig een militair bewijs van luchtwaardigheid af in combinatie met een *military airworthiness review certificate (MARC)* overeenkomstig de modellen, opgenomen in respectievelijk bijlage 3 en bijlage 4 van deze regeling, indien:

- a. ten aanzien van het betrokken type een typecertificaat als bedoeld in artikel 11 is afgegeven; en
- b. voldoende is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

Artikel 14

De Minister schorst het *military airworthiness review certificate*en daarmee het militair bewijs van luchtwaardigheid in elk geval, indien het luchtvaartuig waarop het certificaat betrekking heeft, niet meer voldoet aan de voor het militair type luchtvaartuig vastgestelde eisen van luchtwaardigheid.



Artikel 15

De Minister trekt het militair bewijs van luchtwaardigheid met inbegrip van het *military airworthiness review certificate* in indien het luchtvaartuig waarop het bewijs van luchtwaardigheid betrekking heeft:

- a. niet langer in het register staat geregistreerd;
- b. niet meer is voorzien van een geldig militair typecertificaat als bedoeld in artikel 11;
- c. overige gronden uit het oogpunt van vlieg- of luchtvaartveiligheid naar voren komen die naar het oordeel van de Minister aanleiding geven het bewijs van luchtwaardigheid in te trekken.

Paragraaf 6. Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 16

1. Artikel 13 geldt niet ten aanzien van militaire luchtvaartuigen die voor 1 december 2019 reeds waren opgenomen in het register. Deze luchtvaartuigen zijn uitsluitend voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid.
2. Bewijzen van luchtwaardigheid die zijn afgegeven voor 1 december 2019, behouden hun geldigheid behoudens schorsing, intrekking of vervanging door de Minister.

Artikel 17

De Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen wordt ingetrokken.

Artikel 18

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2022.

Artikel 19

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

's-Gravenhage, 22 april 2022

*De Staatssecretaris van Defensie,
C.A. van der Maat*



BIJLAGE 1:

(zie artikel 10)

MILITARY CERTIFICATE OF REGISTRATION				
				No.:
Ref.:Regulation markings, registration and airworthiness military aircraft 2022, article 9.				
of the aircraft that on:			.....
has been entered in the Netherlands Military Aircraft Register				
with registration marks:			.....
Type and model designation: (i.a.w. the Military Type Certificate)		,	
Manufacturer aircraft:			.....
Manufacturer's serial number:			.....
Holder:			.....
Holder's approval number:			.....
Place and date of issue:,			For the Netherlands Minister of Defence, the Director Military Aviation Authority <NAME> <RANK>	
	Decimal	Binary	Octal	Hexadecimal
Aircraft address	.....	.....	.....	.....



BIJLAGE 2:

(zie artikel 11)

MILITARY TYPE CERTIFICATE MAA-NLD

This Military Type Certificate is issued by the Military Aviation Authority of the Netherlands in accordance with the NLD-MAR 21, in particular Article 21.A.21 thereof to:

**Ministry of Defence
Defence Materiel Organisation
Directorate Weapon Systems & Agency's, Aviation Systems Division
Herculeslaan 1
3584 AB Utrecht,
The Netherlands**

and certifies that the product type design listed below complies with the applicable Military Type Certification Basis and, if applicable, environmental protection requirements when operated within the conditions and limitations specified on the associated Military Type Certificate Data Sheet Number:

Type and model aircraft:
Manufacturer aircraft:
Type and model engine:
Manufacturer engine:
Type and model propeller:
Manufacturer propeller:
Initial certification date:

Place and date of issue:
.....,

For the Netherlands Minister of Defence,
the Director Military Aviation Authority
<NAME>
<RANK>

**BIJLAGE 3:**

(zie artikel 13)

MILITARY CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS	
	No.:
Ref.: Regulation markings, registration and airworthiness military aircraft 2022, article 13.	
For the aircraft with:	
Registration marks:	.....
Type and model:,
Manufacturer aircraft:	.....
Manufacturer's serial number:	.....
This military certificate of airworthiness is issued pursuant to article 3.14, first paragraph, of the Netherlands Aviation Act dated 18 June 1992 (Statute-Book 1992, 368) with respect of the above mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the requirements established by the Ministry of Defence.	
CONDITIONS: This military certificate of airworthiness is valid: 1. within the limitations and restrictions as mentioned at the reversed side; and 2. under the current military airworthiness review certificate (MAA-NLD Form 15) as attached to this certificate.	
Place and date of issue:,	For the Netherlands Minister of Defence, the Director Military Aviation Authority <NAME> <RANK>

MILITARY CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS	
	No.:
Continuation Sheet 1	
The following limitations and restrictions are applicable to this military certificate of airworthiness:	
Place and date of issue:,	For the Netherlands Minister of Defence, the Director Military Aviation Authority <NAME> <RANK>



BIJLAGE 4:

(zie artikel 13)

MILITARY AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE		
MARC- [REF #]		
Pursuant to the Netherlands Military Aviation Requirements the Military Aviation Authority of the Netherlands hereby certifies the following aircraft:		
Type of aircraft:	.....
Aircraft registration:	.....
Aircraft manufacturer:	.....
Aircraft manufacturer's serial number:	.....
is considered airworthy at the time of the review.		
Date of issue:	Date of expiry:	
Airframe flight hours at day of issue:	Military Airworthiness Review report.....	
Signed for the MAA-NLD:	Name:	.....
	Function:	.....
1 st extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with NLD-MAR-M.A.901 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issuance of this certificate.		
Date of issue:	Date of expiry:	
Airframe flight hours at day of issue:	Military Airworthiness Review report.....	
Signed for the [CAMO name, approval #]	Name:	.....
	Authorisation #:	.....
2 nd extension: The aircraft has remained in a controlled environment in accordance with NLD-MAR-M.A.901 for the last year. The aircraft is considered to be airworthy at the time of the issuance of this certificate.		
Date of issue:	Date of expiry:	
Airframe flight hours at day of issue:	Military Airworthiness Review report.....	
Signed for the [CAMO name, approval #]	Name:	.....
	Authorisation #:	.....



TOELICHTING

Algemeen

Inleiding

Deze regeling strekt tot vervanging van de Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen in verband met verouderde bepalingen en aanpassing aan Europese regelgeving. De vervangen regeling dateert uit 2001 en is laatstelijk gewijzigd in 2008. Vanwege de omvang van de huidige wijziging, met name door de toevoeging van een viertal bijlagen met modellen van certificaten en bewijzen van luchtwaardigheid, is ervoor gekozen om de oude regeling in te trekken en een nieuwe regeling vast te stellen. In de artikelsgewijze toelichting worden deze wijzigingen verder toegelicht.

Effecten op de administratieve lasten

De onderhavige regeling brengt een beperkte nieuwe administratieve last met zich mee. Zoals het Policy Paper (MAA-NLD-PP 17-005) over de introductie van de Netherlands Military Airworthiness Requirements M (NLD-MAR-M) – Continuing Airworthiness Requirements beschrijft, is introductie van het *military airworthiness review certificate (MARC)* een geringe administratieve toevoeging. Binnen het Commando Luchtstrijdkrachten bestaat al een aircraft review die equivalent is aan de vereiste jaarlijkse *airworthiness review*. De wijzigingen zijn voor het merendeel louter technisch of operationeel van aard.

Internetconsultatie

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor deze regeling, omdat hier sprake is van een ministeriële regeling die ziet op de bedrijfsvoering van Defensie en geen gevolgen heeft voor burgers en bedrijven noch de uitvoeringspraktijk.

Vaste verandermomenten

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2022.

Artikelsgewijs

Paragraaf 1 Begripsbepalingen

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen in alfabetische volgorde opgenomen. In de omschrijving van 'register' is nadrukkelijk aangegeven dat de regeling van toepassing is op in Nederland geregistreerde militaire luchtvaartuigen. Dat kunnen zowel luchtvaartuigen zijn die ressorteren onder het Commando Luchtstrijdkrachten of een Commando van een ander krijgsmachtdeel als luchtvaartuigen van de NAVO of van een groep van samenwerkende landen. Hierbij kan men bijvoorbeeld denken aan de samenwerking tussen België, Luxemburg en Nederland in het gezamenlijk opereren met de MQ-9 Reaper. De MQ-9 Reaper wordt door de landen zelf aangeschaft, maar in Nederland geregistreerd en onderhouden. Daarnaast is in de omschrijving aangegeven dat het register berust bij de Militaire Luchtvaart Autoriteit (hierna: MLA). De MLA ressorteert onder het Ministerie van Defensie.

Paragraaf 2. Vrijstelling van het verbod om toestellen in het luchtruim te gebruiken

Artikel 2 is ongewijzigd overgenomen uit de vorige regeling. Ingevolge artikel 1.2a van de Wet luchtvaart (hierna: de wet) is het verboden om toestellen die geen luchtvaartuig zijn, in het luchtruim te gebruiken. Artikel 2 voorziet in de in artikel 1.2a van de wet voorziene vrijstellingsmogelijkheid van dat verbod voor zover het betreft militaire raketten en militaire projectielen. Daarbij is uit veiligheids-overwegingen bepaald dat de vrijstelling slechts geldt indien de raketten of de projectielen worden gebruikt in een gebied dat voor burgerluchtverkeer is gesloten.

Paragraaf 3 Nationaliteits- en inschrijvingskenmerk

Artikel 3, eerste lid, is zodanig gewijzigd dat het (Nederlandse) nationaliteitskenmerk niet meer uitsluitend door een Nederlands militair luchtvaartuig mag worden gevoerd, maar door ieder in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig. Daarmee wordt voorzien in een uit de praktijk gebleken behoefte met betrekking tot buitenlandse luchtvaartuigen, die bijvoorbeeld worden ingebracht voor een samenwerking tussen meerdere landen waarbij is afgesproken dat Nederland optreedt als houder



van die luchtvaartuigen. Er is een toename merkbaar in internationale samenwerkingen op het gebied van luchtvaart en deze wijziging voorziet in de behoefte die dat met zich brengt.

De artikelen 4 tot en met 7 zijn – behoudens de hierna genoemde wijziging – in belangrijke mate ontleend aan de vrijwel gelijklopende artikelen uit de vorige regeling. Deze artikelen bevatten voorschriften omtrent uitvoering en plaatsing op het luchtvaartuig van het nationaliteitskenmerk en het inschrijvingskenmerk.

In artikel 6, eerste lid, is ten aanzien van het inschrijvingskenmerk de nadruk komen te liggen op het land waar het luchtvaartuig is geregistreerd, zodat dit artikel niet meer alleen voor Nederlandse militaire luchtvaartuigen geldt, maar op ieder in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig van toepassing is. De samenstelling van het inschrijvingskenmerk is verduidelijkt. Daarnaast is de naam van het luchtvaartregister in overeenstemming met de omschrijving van register in artikel 1 gebracht. In het tweede lid is aangegeven dat de letters zowel op een groene als een grijze ondergrond kunnen worden aangebracht. Hiermee wordt een omissie in de laatste wijziging gecorrigeerd.

Ook artikel 8 is zodanig gewijzigd dat het niet alleen meer betrekking heeft op Nederlandse militaire luchtvaartuigen, maar in principe van toepassing is op ieder militair luchtvaartuig dat van historische waarde is. Artikel 3.2., vierde lid, van de wet voorziet in de mogelijkheid om voor luchtvaartuigen van historische waarde van de voorgeschreven kenmerken af te wijken. Artikel 8 van de onderhavige regeling geeft hieraan een nadere uitwerking. Ingevolge deze bepaling kan een militair luchtvaartuig dat naar het oordeel van de Minister van historische waarde is, in plaats van het nationaliteits- en inschrijvingskenmerk, bedoeld in de artikelen 3 tot en met 7, van de regeling, een ander nationaliteits- en inschrijvingskenmerk voeren dat door de Minister voor het desbetreffende luchtvaartuig is aangewezen. In de praktijk zullen uitsluitend ex-militaire kenmerken voor een zodanige aanwijzing komen. Voorwaarde zal daarbij steeds zijn, dat de Nederlandse nationaliteit van het luchtvaartuig voldoende herkenbaar is. Voor het voeren van een buitenlandse ex-militaire beschildering en registratie zal uiteraard eerst de instemming worden gevraagd aan de desbetreffende buitenlandse autoriteit.

Paragraaf 4 Registratie

Aan het aan de vorige regeling ontleende artikel 9, dat de inhoud van het register bepaalt, is een lid toegevoegd. In het tweede lid is bepaald dat de houder van een in Nederland geregistreerd militair luchtvaartuig melding moet maken van wijzigingen in het houderschap of als hij anderszins afstand doet van dat luchtvaartuig. Dat doet hij aan de MLA die namens de Minister van Defensie de houder is van het register.

In artikel 10 is aangegeven dat de inschrijving van een militair luchtvaartuig in het register moet blijken uit een bewijs van inschrijving volgens een in bijlage 1 van de regeling opgenomen model. Daar in de luchtvaartwereld Engels de voertaal is, is in deze regeling voorzien in een Engelstalige versie van dit model (en ook de andere modellen).

Paragraaf 5 Militair typecertificaat, militair bewijs van luchtwaardigheid

In de civiele luchtvaart bevat een typecertificaat slechts een product, zoals vliegtuig, motor of propeller, maar voor de militaire luchtvaart is er in de MLE-21 (Militaire Luchtvaartvoorschriften voor de certificatie van luchtvaartuigen, onderdelen en uitrustingsstukken, wijzigingen en reparatie-ontwerpen hierop; en de goedkeuring van militair typecertificaathouderorganisaties) en in de opvolger van die publicatie, de NLD-MAR-21, voor gekozen op het samenstel van producten een (1) militair typecertificaat af te geven, omdat er door de gebruiker geen keuze is een ander type motor of propeller op het vliegtuig te gebruiken zonder toestemming van de MLA. Ingevolge artikel 3.9, eerste lid, van de wet geeft de Minister van Defensie met betrekking tot een type-ontwerp van een militair luchtvaartuig dat militair typecertificaat af, indien wordt voldaan aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen. Deze eisen, die eveneens gelden voor aanvullende militair typecertificaten, zijn te vinden in artikel 11, eerste lid, van deze regeling. Daar wordt thans gesproken van een type-ontwerp van een militair luchtvaartuig met inbegrip van de bijbehorende motor(en), de bijbehorende propeller en het bijbehorende grondstation, indien van toepassing. Dit om duidelijk te maken dat deze in het militair typecertificaat (MTC) van het luchtvaartuig zijn opgenomen. Binnen het NLD-MAS (military aviation system) worden geen zelfstandige militair typecertificaten meer afgegeven voor motoren en propellers, maar worden deze net als het grondstation, indien van toepassing, gecertificeerd als onderdeel van het MTC van het luchtvaartuig waartoe ze horen. Vanwege deze wijziging zijn de onderdelen b, c en d van dit artikel dienovereenkomstig gewijzigd. Ook de woorden 'te zijnen genoegen' zijn geschrapt. Vanaf nu kan worden volstaan met het 'voldoende aantonen' dat aan de diverse eisen is voldaan. In onderdeel a wordt nu gesproken over 'militair type-ontwerp'. De toetsing van het type-ontwerp aan de voor de militaire luchtvaart in Nederland van toepassing zijnde eisen houdt in dat toetsing zal



plaatsvinden aan de desbetreffende algemeen verbindende voorschriften, voor zover deze op de militaire luchtvaart van toepassing zijn. Daarnaast betreft het, aangezien het gaat om militaire luchtvaartuigen, ook de binnen het Ministerie van Defensie geldende interne regelingen. De toetsing zal in de praktijk plaatsvinden door het bij het type-ontwerp betrokken krijgsmachtdeel, in casu de Militaire Ontwerp Organisatie. Daarbij zal niet steeds een volledig onderzoek 'in eigen beheer' plaatsvinden, maar zal ten aanzien van bepaalde aspecten van het type-ontwerp worden afgegaan op het oordeel van een naar het oordeel van de Directeur van de MLA ter zake kundige luchtvaartautoriteit of organisatie, zoals FAA, JAA, Ministry of Defense UK en USAF. De maatstaven die bij het onderzoek naar typen luchtvaartuigen zullen worden aangelegd, zullen in de praktijk worden ontleend aan civiele eisen als Certification Specifications (CS), Joint Aviation Requirements (JAR's) (alleen nog voor oudere luchtvaartuigen) en Federal Aviation Regulations (FAR's) en militaire eisen, zoals vastgelegd in Military Specifications (MIL SPECS), Military Standards (MIL STDs), NATO Standardization Agreements (STANAGs) en Defence Standards United Kingdom (DEF STANs). Bij de certificering van militaire typen luchtvaartuigen zal in de praktijk vaak een combinatie van civiele en militaire eisen kunnen worden toegepast. Afhankelijk van het te certificeren type luchtvaartuig zal de nadruk komen te liggen op civiele of militaire eisen. Nieuw is dat onderdeel c bepaalt dat er ten minste één exemplaar van het militair type luchtvaartuig in het register staat geregistreerd. Het is niet meer nodig dat er een exemplaar van de motor(en), de propeller of het grondstation, indien van toepassing, bestaat die het type representeert. Deze vallen, zoals beschreven, onder het MTC van het luchtvaartuig waartoe zij behoren.

Artikel 12 is een nieuw artikel waarin ter uitvoering van artikel 3.12, derde lid, van de wet de gronden zijn opgenomen waarom de Minister een afgegeven militair typecertificaat (MTC) mag intrekken. Voorheen waren deze gronden niet expliciet geregeld. Een van de gronden (onderdeel a) is dat niet langer een exemplaar van het militair type luchtvaartuig staat geregistreerd in het register en er niet langer een aantoonbaar belang bestaat om dat typecertificaat in stand te houden. Onderdeel b bevat als tweede intrekingsgrond dat de houder van het typecertificaat niet langer aan de verplichtingen, behorende bij het militair typecertificaat, kan voldoen. Dit laatste vloeit voort uit de militaire luchtvaarteis 21.A.44 omdat de houder van een militair typecertificaat de verplichting heeft om deze in stand te houden zolang er gebruikers zijn van dat betreffende MTC. Indien deze verplichtingen niet meer kunnen worden nagekomen door de MTC-houderorganisatie, zal het MTC door de MLA worden ingetrokken omdat in dat geval de veiligheid van het typeontwerp niet langer kan worden gegarandeerd. Naast de twee genoemde intrekingsgronden kunnen er meer redenen zijn om het militair typecertificaat in te trekken. Dit komt tot uitdrukking in de derde intrekingsgrond onder c, waarin ruimte wordt geboden om indien nodig in voorkomend geval het MTC in te trekken. Deze bepaling is nodig omdat het niet mogelijk is om een limitatieve opsomming te maken op grond waarvan een MTC wordt ingetrokken. Ten behoeve van het waarborgen van de vliegveiligheid en de veiligheid in de lucht, is het noodzakelijk dat de MLA als toezichthouder ruimte heeft om een MTC in te trekken als dit naar haar oordeel noodzakelijk is.

Artikel 13 is een combinatie van de oude artikelen 12 en 13 met een aangepaste inhoud. De Minister geeft niet alleen een bewijs van luchtwaardigheid af, maar doet dat in combinatie met een zogenaamd *military airworthiness review certificate* (MARC).

Het bewijs van luchtwaardigheid is in principe onbeperkt geldig zolang aan de voorwaarden van het MTC, dat voor het betrokken type luchtvaartuig is afgegeven, wordt voldaan en voldoende is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is. Daarnaast moet al het vereiste onderhoud worden uitgevoerd dat is vastgelegd in het MTC. Het MARC dient om zeker te stellen dat dat onderhoud gedurende de gehele looptijd geschiedt. Hiervoor wordt jaarlijks een *airworthiness review* door een *Continuing Airworthiness Management Organisation* (CAMO) of door de MLA uitgevoerd. Deze MARC mag twee keer met een jaar worden verlengd en is na drie jaar verlopen. Dan wordt opnieuw een MARC uitgegeven dat weer twee keer met een jaar mag worden verlengd enzovoort. Een vliegtuig mag pas door een operator worden gebruikt als het over een bewijs van luchtwaardigheid en een geldige MARC beschikt. Als er wel een bewijs van luchtwaardigheid is, maar geen geldige MARC, moet er opnieuw een MARC worden aangevraagd. Het bewijs van luchtwaardigheid is dus zonder een MARC geen document waarmee de operator mag gaan vliegen. Als er geen MARC is, heeft het bewijs van luchtwaardigheid geen waarde, omdat het vliegtuig niet aantoonbaar luchtwaardig is als bedoeld in artikel 3.14, eerste lid, van de wet. Het MARC is in navolging van de civiele luchtvaartseisen, een nieuwe luchtwaardigheidseis in de militaire luchtvaart. In bijlage 4 wordt het model van het MARC geïntroduceerd. Dit model is, zoals al bij artikel 10 is toegelicht, alleen gesteld in het Engels. Ook in dit nieuwe artikel 13 zijn de woorden 'te zijnen genoegen is aangetoond' gewijzigd in 'voldoende is aangetoond'.

Het oude artikel 12, tweede lid, bevatte een uitzondering voor luchtvaartuigen die voor 15 oktober 2001 bij de krijgsmacht in gebruik zijn genomen. Dit lid is niet meer van toepassing, omdat er geen luchtvaartuigen meer in gebruik zijn die niet zijn voorzien van een MTC. Hierdoor kan deze overgangsregeling vervallen.



Artikel 14 regelt de bevoegdheid van de Minister om een *military airworthiness review certificate* (MARC) te schorsen. Dit gebeurt in elk geval wanneer het luchtvaartuig, waarop het certificaat betrekking heeft, niet meer voldoet aan de voor het militair type vastgestelde eisen van luchtwaardigheid. Dit artikel bestond niet in de oude regeling. De consequentie van het schorsen van een MARC is dat daarmee tevens het bewijs van luchtwaardigheid is geschorst en dus niet meer geldig is.

Op grond van artikel 15 heeft de Minister, evenals ten aanzien van typecertificaten, de bevoegdheid om het militair bewijs van luchtwaardigheid en het MARC in te trekken. Daartoe is de aanhef van het artikel aangevuld. Ten opzichte van artikel 14 van de oude regeling zijn de gronden om het bewijs van luchtwaardigheid in te trekken anders verwoord. De eerste grond is dat het betrokken luchtvaartuig niet meer in het register staat geregistreerd. De tweede intrekingsgrond is dat het betrokken luchtvaartuig niet meer is voorzien van een geldig militair typecertificaat. Naast de twee genoemde intrekingsgronden kunnen er nog meer redenen zijn die aanleiding geven om een MARC in te trekken. Dit komt tot uitdrukking in de derde intrekingsgrond onder c, waarin ruimte wordt geboden om indien nodig in voorkomend geval het MARC in te trekken. Deze ruime bepaling is nodig omdat het niet mogelijk is om een limitatieve opsomming te maken op grond waarvan een MTC wordt ingetrokken. Ten behoeve van het waarborgen van de vliegveiligheid en de veiligheid in de lucht, is het noodzakelijk dat de MLA als toezichthouder ruimte heeft om een MARC in te trekken als dit naar haar oordeel noodzakelijk is.

Paragraaf 6 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 16 bevat een overgangsbepaling ten aanzien van militaire luchtvaartuigen die voor 1 december 2019 (de invoeringsdatum van het MARC) reeds waren opgenomen in het register. Deze luchtvaartuigen zijn uitsluitend voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid.

*De Staatssecretaris van Defensie,
C.A. van der Maat*